

Saab 9-5 Aero Sedan US-spec 2005–09

NEVS-brevet måndag 4 februari

SYDSVENSKAN

1. Miljardinvestering ger rivstart för ny Koenigsegg och ett hundratal skånska jobb

Ola Nilsson 31 januari 2019 06:30

Kinesiska elbilsföretaget Nevs gör en miljardinvestering i skånska Koenigsegg. Investeringen möjliggör en ny bilmodell som ska ge mångdubblad produktionsvolym och ett hundratal skånska jobb



Christian von Koenigsegg, grundare, vd och huvudägare i Koenigsegg.

På tisdagen kom nyheten att elbilsutvecklaren Nevs gör en miljardinvestering i den Ängelholmsbaserade supersportbilstillverkaren Koenigsegg. Nevs, som bildades för köpet av Saab 2012 och vars huvudägare är kinesiska Evergrande, investerar 150 miljoner euro i Koenigseggs moderbolag och ytterligare 150 miljoner dollar i ett nytt joint venture - totalt omkring tre miljarder svenska kronor.

Det nya gemensamma bolaget ska utveckla och tillverka en ny Koenigsegg-modell. Det blir en något mindre dyr sportbil som enligt grundaren och vd:n Christian von Koenigsegg ska kunna öka företagets blygsamma produktionsvolym avsevärt.
– Varumärkets styrka har blivit mycket större än de produktionsvolymer vi har idag för våra extremt dyra och speciella bilar. Vi är slutsålda i fyra år framöver. Vi har 28 återförsäljare och förra året levererade vi 18 bilar, de får inte ens en bil var. Det belyser att varumärket och potentialen i det är betydligt större än vad företaget är. Vi har under några år tittat på en parallell modell, som inte ska konkurrera exakt med det vi gör idag och som vi kan producera i lite högre volymer till aningens lägre pris.

Nevs grundare Kai Johan Jiang var offensiv när han i Affärsvärlden bekräftade affären.
– År 2020 ska vi ha produktion i både Ängelholm och Trollhättan. Vi ska tillverka tusentals Koenigsegg-bilar, sa han till tidningen.

Christian von Koenigsegg är lite försiktigare. De ”lite högre” volymerna är till en början ett hundratal.

– Ferrari, som man kan anse vara exklusivt, tillverkar 8 000 bilar per år. McLaren som har ett högre genomsnittspris än Ferrari tillverkar 3 000-4 000 bilar. Och här pratar vi hundratal till att börja med, och kanske om några år, om allt går fantastiskt bra, upp till tusen eller så. Så jämfört med Ferrari, McLaren och Lamborghini har vi ju fortfarande otroligt små volymer. Det är bara inte pyttesmå volymer, som det är idag, säger Christian von Koenigsegg och fortsätter:

– Anledningen till att vi inte tror att det blir så mycket mer än några hundra är att priset fortfarande kommer att vara högt. Vi pratar runt 10 miljoner kronor per bil. Det är där vi var för några år sedan, men marknaden har tryckt upp priserna på våra bilar enormt. Det är enormt svårt att bygga många av dem, eftersom hantverket som krävs är så extremt. Nu blir det en liten reboot. Vi går ner till en fortfarande väldigt dyr bil, men där marknaden kanske är hundra gånger större. Och en nisch som vi tror är underutnyttjad.

Läs mer:Nevs köper in sig i Koenigsegg

De mindre dyra bilarna ska heta Koenigsegg. Känner du någon oro för att påverka varumärket negativt?

– Tittar man på McLaren så kostar deras dyraste bil närmre tre miljoner euro och deras enklaste kostar 150 000 euro. Det är samma sak med Ferrari och Lamborghini. Vårt spann från knappt en miljon euro upp till tre miljoner euro är mycket mindre och exklusivare än de exklusiva varumärkena. Satt i det perspektivet kan jag inte se framför mig att det skulle vara nåt problem.

I det nya bolaget går Nevs in med pengarna medan Koenigseggs går in med kunskap, design och varumärke. Det kinesiskägda bolaget kommer att ha aktiemajoriteten med 65 procent av ägandet, Koenigseggs resterande 35 procent.

Christian von Koenigsegg säger att han kommer att kunna behålla kontrollen ändå.

– Jag är vd på daglig basis, jag styr bolaget, produktutveckling och utförande. Bägge parter har förstått att det här är väldigt viktigt - det måste ju vara en Koenigsegg. Vi ser till att jag har bestämmanderätt över det och sedan styr vi bolaget tillsammans.

Vad betyder det här för Ängelholm?

– Det betyder fantastiska möjligheter. Vi kommer att anställa hundratalet personer när vi väl får igång produktionen. Utveckling, testning, design, konstruktion, slutmontering och leverans - allting sker i Ängelholm, med support från Trollhättan.

Hamnar det här hundratalet personer i Trollhättan eller Ängelholm?

– Först och främst i Ängelholm, skulle jag säga. Men det blir säkert en del i Trollhättan också.

När trycker ni på knappen och går igång?

– Vi trycker på knappen på en gång, vi har redan inom Koenigsegg jobbat på den här bilmodellen under flera år. Vi rivstartar, kan man säga.



Christian von Koenigsegg.

Processen med att hitta kapital och investerare har enligt Christian von Koenigsegg pågått sedan förra sommaren.

– Vi har jobbat med Nevs i flera år genom att utnyttja deras utvecklingsfaciliteter i Trollhättan. Nu dök möjligheten upp att fördjupa samarbetet och att även nu kunna utnyttja lite av deras produktionskapacitet i Trollhättan.

Nevs köper också in sig direkt i det existerande Koenigseggs moderbolag, där man nu får ett ägande på 20 procent.

Hur påverkar det den hittillsvarande verksamheten?

– De får en styrelseplats och vi får lite input den vägen. I övrigt är jag fortfarande vd, styrelseordförande i Koenigsegg och huvudägare via mitt holdingbolag. Det blir ingen skillnad att tala om, utöver att vi har lite mer muskler och en del styrelseinput.

Är det aktuellt att ta in ytterligare investeringar framöver?

– Får vi något fantastiskt erbjudande där någon vill vara med på en liten del så kanske vi överväger det. Vi har inget direkt behov, så det får vara ett väldigt bra erbjudande i så fall.

Christian von Koenigsegg säger att affären potentiellt skulle kunna ge nya möjligheter på den växande kinesiska marknaden, inte minst tack vare Nevs huvudägare Evergrande.

– Evergrande har tydligen världens största grupp återförsäljare av bilar, med 1 200 återförsäljare i Kina. Vi får väl bläddra bland dem och se om det är några som kan vara lämpliga. Det här var inget motiv till affären, men det skadar ju inte att få tillgång till några av deras bästa återförsäljare. De flesta av våra återförsäljare idag är själva bilkonnässörer och samlare. Det är inte vanliga bilhandlare, om man säger så. Men till den här nya aningens mindre dyra Koenigseggen kan man titta lite mer åt bilhandlarhållet också. Kanske.

Läs mer:Koenigsegg kör ifrån lågkonjunkturen

2. TEST: Snygga Tesla Model 3 är raketsnabb och riktigt dyr

Av Lasse Swärd

Publicerad 30 jan 2019 22:26

Tesla Model 3 har rullat in på svensk mark. Äntligen, hörs de från alla som väntat så länge på leverans, en del ända sedan våren 2016. Vi är först med att få låna den första pressbilen. Första intryck: snygg, snabb, bekväm – men oj, så dyr!



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/allt-om-bilar-testkor-tesla-modell-3/

I februari börjar de första bilarna levereras till svenska kunder. Men redan nu kan vi redovisa de första körintrycken. Vi fick kortidslåna en bil med nederländska registreringsskyltar av Tesla Sverige.

Bilen finns ännu så länge bara i två toppversioner: Long range för 650 200 kronor i grundpris och den sportigare versionen Performance för 767 200 kronor.

Båda är fyrhjulsdrivna och uppges klara 56 respektive 53 mil med full batteriladdning.

Om vi börjar med exteriören är Model 3 en traditionell sedan, vilket betyder fyra dörrar och baklucka. De yttre kupéliknande formerna påminner starkt om den större Model S.

Insidan är desto mer egen. Att kalla den sparsmakad är nästan en underdrift. Instrumentbrädan är helt ren från knappar och vred.

I stort sett alla funktioner hanteras på en 15 tum liggande pekskärm placerad i mitten. Till och med vindrutetorkarnas hastighet regleras där. Det kräver tillvänjning. Svagheten blir snabbt uppenbar i det busväder vi kör i. Visserligen kan man aktivera torkarna med spolning genom att trycka in en knapp på blinkersspaken, men intervallet – som man gärna snabbt vill ändra i busväder – ställs in på skärmen. Det tar tid och uppmärksamhet från vägen.

LÄS ÄVEN: **Alla nya bilar 2019 – här är 117 kommande modeller**



Första provkörningen av Tesla Model 3 på svensk mark – och slutbetyget blir strålande!

Stort bagage – och otrolig fart 0-100 km/h

Positivt är att Tesla inte gjort om misstaget med Model S och skippat all förvaring. I 3:an finns fack i dörrarna, mellan framstolarna och även i framstolarnas ryggstöd.

Bagageutrymmet bak är stort och djupt och blir ännu större om de bakre ryggstöden fälls (förhållande 60/40). Lasthöjden är låg, vilket gör det lättare att lyfta in väskor. Det finns även ett utrymme under huven i fronten.

Baksätet har plats för tre personer. Utrymmet är helt okej, men sittdynan känns kort och platt. Knäutrymmet är tajt bakom en lång förare.

Stolarna fram ger mycket god komfort. Sikten fram och åt sidorna är bra, men inte rakt bakåt. Backkamera ger suverän bild på den stora skärmen, men linsen därbak blir snabbt smutsig vilket grumlar bilden.

Nog med torrsim. Nu drar vi i väg.

Ohhhh, vilket sug. O–100 km/tim på 3,5 sekunder i körläge Sport och en toppfart (ej provad) på 250 km/tim. (För vanliga Long range gäller 4,8 sekunder och 230 km/tim).

Sport ger också lite ökat motstånd i styrningen. Säkert kul att prova på torra krokiga vägar, men inte i det snöblandade yrväder som rådde under provkörningen.

Grundläget Chill (lugnare acceleration) och styrning i läge Standard ger mycket behagligare uppträdande – fortfarande fast sättning, men inte för hårt och sportigt.

Luftfjädring går inte att få till Model 3.

Tesla Model 3 är roligare att köra än Model S

Bilen är ungefär tre decimeter kortare än Model S och också betydligt lättare, vilket gör att 3:an upplevs enklare att hantera och roligare att köra.

Bilen känns välbyggd och bra isolerad, men någon riktig premiumkänsla som Audi, BMW och Mercedes – och numera även Volvo Cars ger – förmedlar inte Teslan.

20-tums hjul är standard på Performance. Provbilen har Pirelli Sottozero med dimensionen 235/35 R20. De ger ifrån sig ett påtagligt störande högt ljud på grov asfalt. Som alternativ erbjuder Tesla Nokian Hakkapelitta i samma dimension. det går också att välja 18 tums hjul.

När jag startar i Solna anges räckvidden till 43,4 mil. Efter cirka 8 mil kör jag in till Teslas station med superchargers norr om Uppsala. Då är räckvidden nere i 29,7 mil. Jag har med andra ord förlorat närmare 14 mil. Det frestar på i räckvidd att köra på vägar full med snöslask.



En elektriker från Tesla är i full färd med att bygga om stolparna så att de får en extra laddkabel med CCS-kontakt som Model 3 utrustats med. Det betyder att Model 3 kan snabbladdas i alla publika CCS-stationer. Det blir ett bra komplement till Teslas egna superchargers.

Gratis laddning gäller inte längre. Räkna med cirka 2:30 kronor per tankad kWh. Batteriet rymmer enligt en rad externa källor 75 kWh, men det är inget som Tesla officiellt bekräftar.

– Vi anger inte längre batteriets kapacitet, utan räckvidd, säger Maria Lantz, talesperson för Tesla i Sverige.

LÄS ÄVEN: Polis jagade Tesla på autopilot – full förare sov

Första modellen i Sverige är rejält dyr

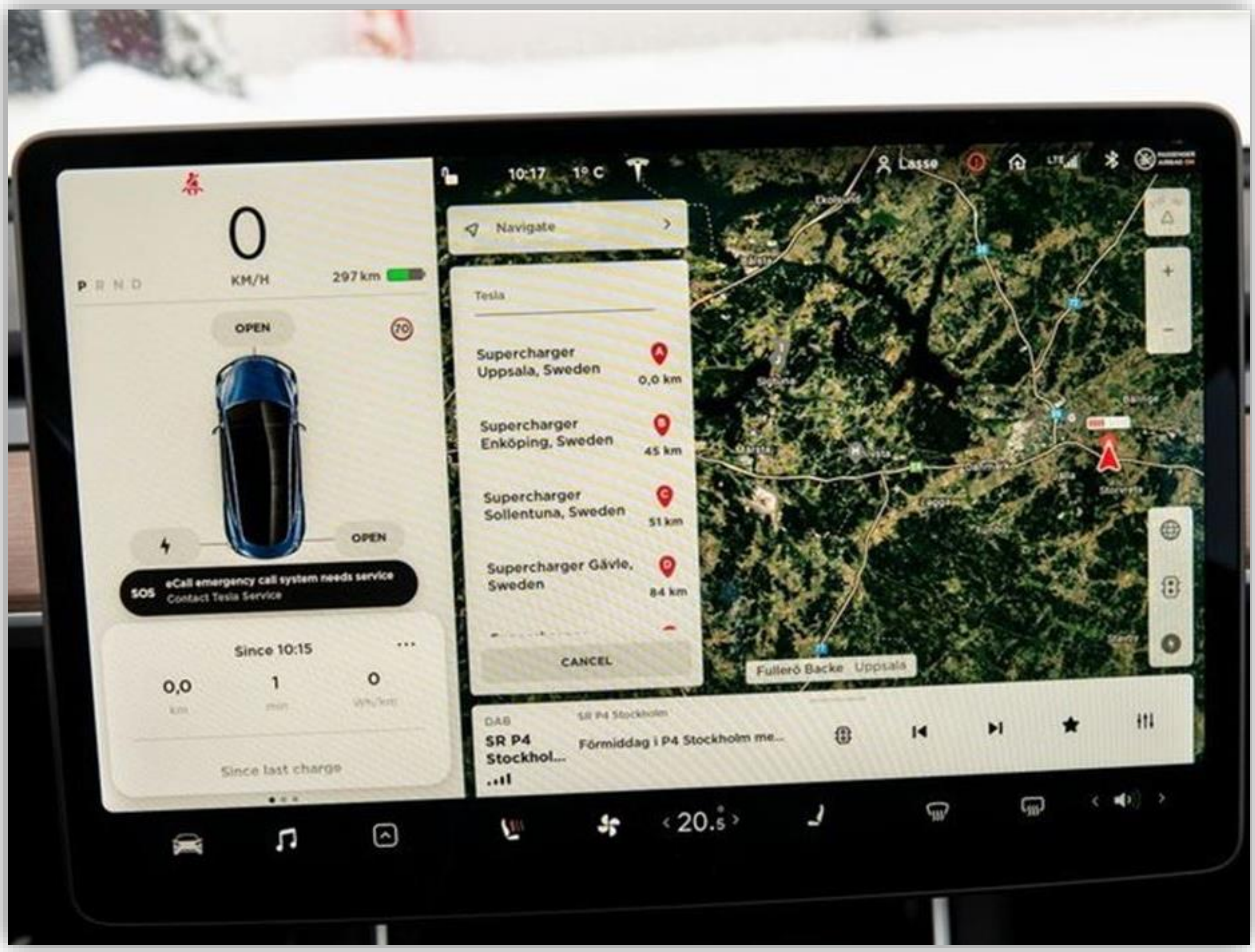
Model 3 har beskrivits som en elbil för de breda massorna, en folkelbil med ett startpris för den enklaste modellen i USA på 35 000 dollar, motsvarande cirka 318 000 kronor.

De versioner som först kommer till Sverige är allt annat än folkligt prissatta med en start 650.000 kronor. Väljer du annan lackfärg än svart får du lägga till 16 600 kronor för blå eller 27.600 för röd färg.

Adaptiv farthållare, som är standard i många vanliga avgasbilar, går bara att få i paketet uppgraderad Autopilot – för 55 000 kronor. Men då följer en rad övriga funktioner med, bland annat att bilen själv kan byta fil och köra om på de flesta motorvägar.

Säkerheten är på absolut högsta nivå, enligt krockprov i USA. Den fick högsta betyg i alla delprov och den lägsta skaderisken av alla bilar myndigheten NHTSA testat.

Model S har varit ganska dyr att serva, trots att en elbil inte behöver så mycket översyn som en avgasbil. Med Model 3 ändrar Tesla intervallen till 2 år/4 000 mil, Priset för första service väntas hamna mellan 5 000 och 6 000 kronor.



Med trådlösa uppdateringar av programvaran får man tillgång till löpande förbättringar och nya funktioner. Det gör att man slipper åka till verkstad, som ägare till avgasbilar tvingas göra.

Alla versioner har hårdvara för det som Tesla kallar full autonom körning. Det handlar om åtta kameror, tolv ultraljudssensorer samt en framåtriktad radar.

LÄS ÄVEN: [Testet av Tesla Model S visar hur lättanvänd den är]

Ingen räckviddsångest tack vare Teslas laddningsnät

Fyrhjulsdriften hann vi bara få en första känsla av under den korta körningen. Bilen kändes superstabil när vi korsade snövallar i motorvägsfart och tuggade på utan problem genom lös snö i Uppsala. Vi får återkomma om detta efter längre tester i vinterklimat.

En summering av övriga intryck blir så här:

Model 3 imponerar på flera punkter – den är snygg, snabb och körsäker och med bra räckvidd tack vare omarbetat batteri med högre energitäthet.

Tryggt med Teslas nät av snabbladdare; ingen oro under långresor. Ännu bättre med tillgång till CCS-laddare.

Den avskalade instrumenteringen ger blandade känslor. En del funktioner hanteras effektivare med spak. Att hastigheten bara visas i form av siffror i övre vänstra kant på skärmen kräver att man ideligen sneglar ditåt. En head-up-display med hastighet och navigationsanvisningar hade varit bättre.

Största invändningen är priset. Det gör bilen oåtkomlig för de flesta. En tröst är att den ändå är mycket billigare än Model S, så riktningen för Tesla är rätt. Nu kan fler än den ytterst smala nisch som haft råd med Model S och X, köpa över en Tesla.



Längre fram kommer Model 3 med mindre batteri och kortare räckvidd och med enbart bakhjulsdrift. Men det är tveksamt om någon version hamnar under 500 000 kronor.
Tesla bygger nu 3:or i rekordtakt i fabriken i Kalifornien. I fjol blev det 145 846 bilar Model 3, varav 42 procent under fjärde kvartalet.
I USA såldes 138 000 Model 3 i fjol. Det var långt fler än vad konkurrenterna Audi, BMW och Mercedes lyckades sälja av sina premiumsedaner A4, 3-serien och C-klass.
Man kan också jämföra Teslas siffra med Volvo Cars försäljning i USA: 98 200 bilar – av alla sina avgasbilar!
Model 3 framstår i jämförelse med dessa avgasbilar som rena raketen!

LÄS ÄVEN: Unika bilen – förvandlar klassikern till en Tesla

Nästan ingen väntetid alls
Vad som skaver lite i bakhuvudet när jag vänder hemåt igen är den plötsligt så superkorta väntetiden. Den som beställer en ny Model 3 i dag i Sverige kan få den redan om ett par månader. Även i USA har väntetiden rasat. Vad hände med alla 400 000 som stod i kö?

Nyligen vinstvarnade Tesla om att fjärde kvartalet blir svagare än väntat, tusentals anställda får lämna bolaget för att trimma kostnaderna.
Är det början till tuffare tider när konkurrenter som Audi och Jaguar och Mercedes nu rullar ut sina elbilar?
Eller är det bara ett hack i framgångskurvan för Elon Musk?

Köregenskaper

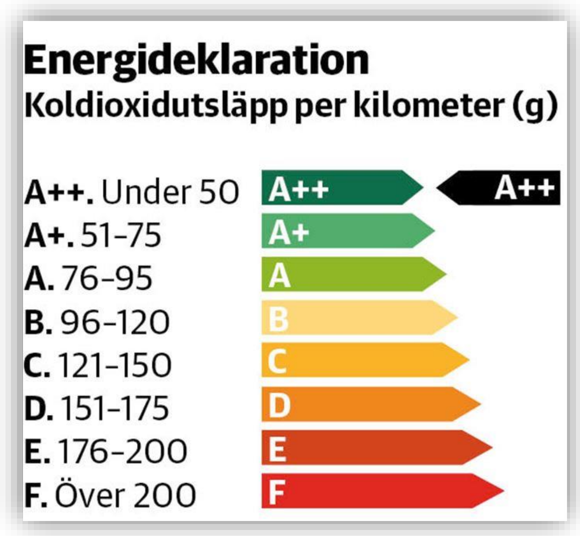
Säkerhet

Design

Komfort

Ekonomi

Totalt: 22 (av 25)



Inga koldioxidutsläpp ger högsta miljöbetyg för Tesla Model 3.

TESLA MODEL 3 AWD LONG RANGE

Miljö
Koldioxidutsläpp: 0 gram/km.
Energiförbrukning: 18 kWh/100 km (Amerikanska körcykeln EPA)
Miljöförmåner: Ja, klimatbonus 60 000 kronor.

Ekonomi
Pris: Från 650 200 kronor.
Årlig fordonsskatt: 360 kronor.
Bränslekostnad: Cirka 2-3 kronor per mil.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: Cirka 6 500–7 000 kronor
Garantier: Nybil 4 år/8 000 mil inklusive rost och lack, vagnskada 3 år, batteri och drivenhet: 8 år/19 200 mil.

Teknik

Motor: Två elmotorer, en fram på 200 hk och en bak på 256 hk. (Performance 200/287 hk). Systemeffekt: 351 hk (Performance 462).
Drivning: Fyrhjulsdrift.
Batteri: kapacitet 75 kWh.
Räckvidd: 56 mil, (Performance 53 mil).
Växellåda: Automatisk.

Prestanda

Acceleration 0–100 km/tim: 4,8 sekunder (Performance 3,5).
Toppfart: 230 km/tim (Performance 250 km/tim).

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 469 cm/ 187 cm/ 144 cm.
Bagagevolym: 425 liter (340 liter bak, 85 liter fram)
Tjänstevikt: Ingen uppgift.

Betyg del för del

Köregenskaper	**5**
Säkerhet	**5**
Design	**4**
Komfort	**4**
Ekonomi	**4**
Totalbetyg =	**22 av 25**

Plus

Inga lokala utsläpp
Räckvidd
Laddmöjligheter
Utstrålning

Minus

Dyr
Bullriga däck
Avskalad i överkant

Lasse Swärd

3. Tesla under förväntan - finanschef lämnar

Direkt Affärsvärlden 2019-01-31 07:11

Som avslutning på gårdagskvällens konferenssamtal avslutade elbilstillverkaren Teslas vd Elon Musk med att berätta att bolagets finanschef slutar, skriver Financial Times.



Deepak Ahujas avgång fick aktien att falla 4 procent i efterhandeln.

"Det finns ingen rätt tid att göra den här förändringen", sade Ahuja, som dock menade att han var glad över att hans avgång följde två "solida kvartal".

Deepak Ahuja har i omgångar jobbat som finanschef för Tesla sedan 2008. Han avgick 2015 men lockades två år senare tillbaka till Tesla av Musk.

Tesla rapporterade vinst per aktie för det fjärde kvartalet som missade analytikers förväntningar.

Vinst per aktie hamnade på 1:93 dollar. Väntat här var 2:14 dollar enligt Bloombergs snittprognos.

Omsättningen var dock något högre än väntat.

Tesla spår leverans på 360.000-400.000 bilar under 2019, vilket motsvarar en tillväxt på 45-65 procent jämfört med 2018.

Beträffande Model 3 säger Tesla att produktionen kommer hållas på "maximal nivå", vilket innebär 7.000 bilar i veckan under 2019.

Elon Musk förväntar sig att Tesla går med vinst samt redovisar ett positivt fritt kassaflöde i varje kvartal under 2019, skriver Bloomberg News.

RELATERADE ARTIKLAR

Börs- & ekonominyheter
Musk: "Tesla är mycket nära lönsamhet"
Börs- & ekonominyheter
Tesla minskar personalstyrkan
Börs- & ekonominyheter
Tesla sänker priserna i Kina - upp till 26 procent
Börs- & ekonominyheter
Elbilen snart billigast i inköp

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Skoda Superb på väg att få nytt nylle

Mattias Rabe 31 januari 2019

Skoda har som många andra biltillverkare begett sig genom Sverige för att i området runt Arjeplog testa nyheter. Tjeckernas enda nyhet på plats, så vitt vi vet, är Superb facelift.



Om bara några veckor är det fyra år sedan tredje generationen Skoda Superb presenterades. Försäljningen kom inte igång förrän under vecka 40 samma år (2015), men med över tre år på vägarna är det dags för en uppdatering.

Till utseendet handlar det dock inte om några större förändringar, det är påtagligt när man betraktar våra färska spionbilder. Skoda är med andra ord nöjda med hur Superb ser ut i dag.

I fronten har plastsjok i samma färg som resten av bilen monterats. Dessa sjok ska få oss att tro att det är ”samma gamla Superb” som är ute och kör, men undertill kan vi föreställa oss att stötfångaren har förändrats och att grillens form är annorlunda jämfört med i dag. Grillen är sannolikt inte längre lika ”sexkantigt” präglad.

Strålkastarna är lägre och spolarmunstyckena som fälls upp och gör rent lampglasen har flyttat på sig, de är mer centralt placerade i relation till strålkastarnas bredd.

Baktill är förändringarna ungefär lika modesta som i fronten. Bakljusen har mer eller mindre kvar sin ursprungliga form men ljusgrafiken är förändrat och påminner starkt om hur det ser ut på suven Kodiaq.

Tar vi en ordentlig titt på baken ser vi också att Skoda har maskerat med karossfärgad tejp mellan bakljusen. Här på bakluckekanten sker det alltså någon form av förändring. På en läckt bild från Kina-versionen av Superb har vi sett en kromlist på denna plats, men det är inte säkert att det blir krom i Europa. De europeiska kunderna skulle förmodligen mer uppskatta en lys-diodlist mellan bakljusen, en detalj som pryder allt fler bilar – även bilar från samma koncern som Skoda ingår i. Dessutom får den kinesiska versionen en kromlist som löper in i bakljusen. Något sådant ser vi inte på dessa bakljus vilket än mer talar för att det blir en ljusramp, eller, för att gardera oss, en kort variant av kromlisten.



Maskinellt blir det små förändringar på befintliga motorer, men en helt ny drivlina kommer att stjäla mest fokus. Superb kommer nämligen att bli Skodas första laddhybridmodell.

Premiären av uppdaterade Superb bör äga rum på bilsalongen i Genève i mars och då kan vi förmodligen räkna med en marknadslansering framåt sommaren. Men det finns en annan modell inom koncernen som kräver större fokus, nämligen Passat som även den ska uppdateras. Vi misstänker att Volkswagen och Skoda inte vill konkurrera med varandra i rampljusen, varken på Internet eller på bilsalonger.





GALLERI

Spionbilder på Skoda Superb facelift 2020

12 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Skoda släpper bilder på nya suven Kamiq

Mattias Rabe 30 januari 2019

Vilken tuff suv Skoda har på gång i Kamiq. Men bered dig på att den färdiga produkten inte kommer att vara lika tuff i verkligheten. Skisser har normalt en tendens att vara överdrivna.



Vi minns ju alla hur de tidiga skisserna på Skodas suvar Kodiaq och Karoq, framför allt sistnämnda, såg ut. Stora, biffiga bilar med tuffa linjer. När de produktionsklara kärrorna presenterades var mycket av det vi såg i illustrationerna borta, bilarna hade blivit mer alldagliga. Det kan vi även förvänta oss när det gäller Skodas tredje europeiska suv – Kamiq. De har i dag släppt två illustrationer som visar en tuff och väldigt sportigt lagd suv.

Vad illustrationer däremot tydligt visar är att europeiska Kamiq inte har något utseende gemensamt med kinesiska Kamiq som presenterades förra våren. Den europeiska varianten får, precis som sina storebröder Karoqoch Kodiaq, tudelade strålkastare i fronten, men med en högst tydlig avvikelse. Den nedre delen är själva strålkastaren, den övre delen är en tunnare lysdiodslinga som utgör DRL-ljusen. Likadant såg det ut på konceptbilen Vision X som var en tydlig förhandsstudie i hur Kamiq kommer att gestalta sig.

Suven är inte sällan av många en utskälld biltyp. ”Den hör hemma i terrängen, inte på stadens gator” kan man ibland läsa. Skoda är inne på samma spår, något som kan ses som kontraproduktivt. I pressmeddelandet som hör till skisserna kan vi nämligen läsa att den robusta silverfärgade frontspoilern understryker modellens offroad-utseende, för att ett par meningar senare läsa att det handlar om en city-suv. Det är med andra ord tydligt att många bilköpare faller för ett robust utseende som förknippas med tuffa miljöer, trots att de förmodligen aldrig ämnar köra bilen där robusthet krävs. Detta gäller inte bara Skoda, alla bilmärken med suvar jobbar efter samma mall.

På Genèvesalongen den 5 mars är det världspremiär för Kamiq som storleksmässigt lägger sig i samma område som Volkswagen T-Roc. Marknadslanseringen sker senare under 2019.



Mattias Rabe



6. Nissan Micra uppdateras – kommer i sportversion

Peter Klemensberger 30 januari 2019

Nissans småbil Micra kom i sin senaste generation 2017. Nu får den nya motorer, ny växellåda och tuffare stuk.



Två nya motorer, en ny växellåda och ett nytt utrustningspaket – där är nyheterna för Nissan småbil Micra. Ett modell som har hängt med sedan 1982 och som nu är inne på generation fem.

Motorn IGT 90 ersätts av IG-100. Cylindervolymen expanderar från 898 till 990 kubikcentimeter men cylinderantalet är fortfarande tre. Som motornamnen avslöjar höjs effektuttaget från 90 till 100 hästkrafter. Även vridmomentet höjs med tio steg till totalt 160 newtonmeter.

Den nya motorn ska släppa ut upp till 15 procent mindre koldioxid per kilometer än föregångaren och dra från 0,6 l/mil vid blandad körning. Bland moderniseringarna märks bättre friktion, ny kylningsgeometri, effektivare uppvärmning, ny turbo och enklare kamremsdragning.

Från och med februari månad kommer även Micra finnas med automatlådan Xtronic, en steglös låda av CVT-typ. När modellen lanserades valde 12 procent av B-segmentkunderna automatlåda, till 2020 spår man att siffran ska vara det dubbla för att 2022 vara uppe i 30 procent.

Micra kommer även i ett kraftigare utförande med en motor på 117 hästkrafter. Även detta är en trepip på en liter men är av en helt annan typ, enligt Nissan. Motorn är utvecklad tillsammans med Mercedes och togs fram samtidigt som den 1,3-litermotor (internkod HR13) som finns i modellerna Nissan Qashqai och Mercedes A-klass.

Med den starkare motorn tar sig Nissan Micra 0-100 km/h på 9,9 sekunder – en sekund snabbare än med basmotorn. Bilar med denna motor är sänkta med en centimeter och såväl fjädring som styrning ska ha styvats upp. 17-tumshjul och kromat ändrör ska understryka sportigheten.



För den som vill ha ett sportigt utseende kommer nu ett extra utrustningsalternativ: N-Sport. Det omfattar detaljer i blanksvart och kolfibermönster, tonade rutor, unika emblem, halogendimljus samt invändiga saker som klädsel i Alcantara, backkamera, startknapp och armstöd. N-Sport kan kryssas för oavsett motor och låda och finns i fyra färger: Passion Red, Solid White, Echo Grey och Enigma Black.

Femte generationen Micra kom 2017 och var ett lyft för modellen, det stod klart redan efter vår första provkörning – läs texten i sin helhet här. Bilen räckte dock inte till i testet mot Ford Fiesta, Suzuki Swift och Volkswagen Polo i nummer 10/2017. Plumpen i protokollet var motorn. Dags för revansch?



Nissan Micra finns nu med CVT-låda.



N-Sport heter det sportiga utförandet.

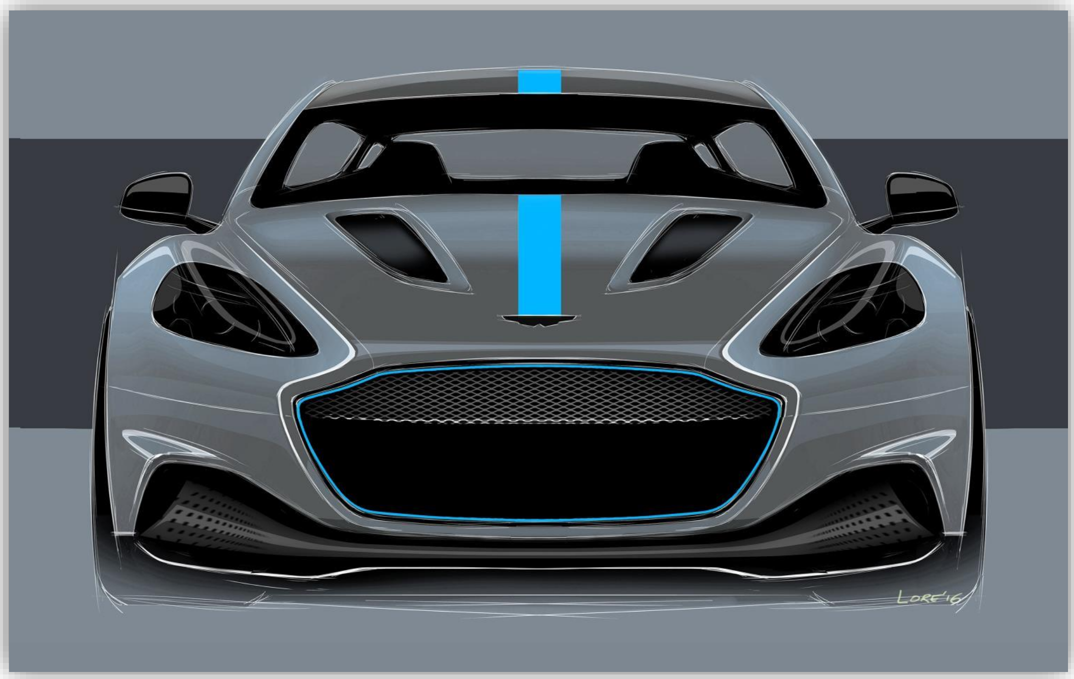
Peter Klemensberger

elbilen

7. Här kommer Aston Martins första elbil

Text: Patrick Ekstrand Publicerad: 2019-01-29

Den brittiska sportbilstillverkaren Aston Martin har släppt nya bilder på sin första elbil. Företaget bekräftar också att Rapide-E får ett batteripaket på 65 kilowattimmar/800 volt.



FILM: ***https://twitter.com/i/status/1087426955060932608***

Utvecklingsarbetet har kommit så pass långt att de första testerna av den första prototypen har inletts, meddelar vd:n Andy Palmer på Twitter. Modellen uppges ha en räckvidd på "över 200 miles", det vill säga minst 320 kilometer, enligt den nya tuffare testcykeln WLTP och noll till hundra väntas ta omkring fyra sekunder.

Företaget har hittills bara bekräftat att en begränsad serie på 155 bilar ska byggas och planen är att de första kunderna ska få sina bilar under årets sista månader.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Volkswagen Golf GTI TCR finns nu i Sverige – så mycket kostar den

Mattias Rabe 31 januari 2019

Volkswagens snabbaste Golf GTI genom tiderna har nu kommit till Sverige. Instegspriset för 290 hästkrafter starka Golf GTI TCR, som gör 0-100 km/h på 5,6 sekunder, ligger på 419 900 kronor.



Baserat på antalet klick och läsningar vi fick till vår artikel om Volkswagen Golf GTI TCR när den presenterades för ett par veckor sedan är intresset för modellen stort. Inte undra på det, trots lägre effekt än andra Golf GTI-versioner är den accelerationssnabbare än någon annan Golf GTI-modell hittills.

Vill man ha ett exemplar av framhjulsdrivna Golf GTI TCR med 290 hästkrafter, som gör 0-100 km/h på 5,6 sekunder och toppar 260 km/h, får man öppna plånboken ganska rejält. Priset i Sverige börjar nämligen på 419 900 kronor, men då ska man även känna till att det ingår en hel del extravaganta grejer. Här är några exempel:

- 19-tums mattsvarta lättmetallfälgar ”Reifnitz”.
- Adaptivt chassi (DCC), inklusive körprofilsväljare.
- Perforerade bromsskivor med röda bromsok.
- Ingen hastighetsspärr (toppfart 260 km/h).
- Panoramasoltak som är skjut- och lutningsbart.
- Backspegelkåpor i kolfiberlook.
- 90 procents toning på rutorna från B-stolparna och bakåt.
- Top-sportstolar med mikrofiber- och tygdesign.

Standardversionen är femdörrarsmodellen, men utan extra kostnad kan man få sin Golf GTI TCR i tredörrarsutförande.

Leveranserna ut till kund inleds under försommaren.





Läs gärna mer om Volkswagen Golf GTI TCR här.



GALLERI
Volkswagen Golf GTI TCR
11 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Volkswagen vill att MEB-plattformen ska bli industristandard

Mattias Rabe 31 januari 2019

Den flexibla MEB-plattform för elbilar som Volkswagen har utvecklat kan komma andra biltillverkare till nytta. Volkswagen är öppna för att dela med sig och kan även se plattformen bli en standardkomponent i branschen.



Mot slutet av 2019 börjar Volkswagens första elbil baserad på MEB-plattformen att tillverkas. När försäljningen har kommit igång under 2020 vänds fokus mot fler MEB-baserade elbilar, även från koncernens övriga märken, exempelvis Audi och Seat. Men det kan bli fler bilar än så – utanför koncernen.

Volkswagen har redan öppnat en dörr på glänt för att dela med sig av sin elbilsteknik med Ford som de har kommit överens med även i ett större sammanhang. Nu handlar det dock inte om enbart Ford, Volkswagen-ledningens chefsstrateg Michael Jost berättade i går för Der Tagesspiegel att koncernenen vill etablera sin produktionsplattform för elbilar som industristandard och fri för konkurrenter att använda via någon form av licensavtal.

– Vårt modulsystem, Modularer Elektrobaukasten (MEB-plattformen, reds anm), ska vara en standard inte bara för VW-koncernen, sa han och avslöjade att de redan för fördjupade samtal med konkurrenter i framför allt volymsegmentet.

– Det är ett paradigmskifte för oss. Vi har ingen elitplan, snarare en plan för företaget, förtydligade Michael Jost strategin för framtiden.

Han passade även på att för den tyska tidningen bekräfta fjolårets uppgifter om att Volkswagen efter första elbilen I.D. Neo planerar en billigare elbil för under 20 000 euro.

– Från och med 2023, senast 2024, kommer vi att ha på marknaden en eldriven modell i T-Roc-storlek för mindre än 20 000 euro.



En av Volkswagen alla hittills visade eldrivna konceptbilar basxerade på MEB-plattformen. Just denna går under namnet I.D. Vizzion.

10. Volkswagen tror på framtid för dieseln

Redaktören bytbil 2019-01-31

Volvo dödförklarar diesel - i Tyskland ökar försäljningen





Dieselmotorn lever – och ökar sin försäljning. Nu kommer nya siffror som visar att Volkswagen nästan dubblade sin dieselförsäljning till privatpersoner i Tyskland förra året. ”Dieseldebatten är laddad, men det kommer att vara en viktig teknologi i många år framåt”, säger Jürgen Stackmann, styrelseledamot i Volkswagen till CNN.

Svenska Volvo tycker dock helt tvärtom: ”Dieseln är på utdöende”, säger Europachefen Lex Kerssemakers.

Volkswagen försöker lämna sitt förflutna med dieselgate bakom sig och mycket av företagets kommunikation handlar om de nya elmodellerna I.D. som ska gå att köpa från cirka 220 000 kronor. Samtidigt finns det i dag endast 17 000 elbilar i Sverige och över 4,5 miljoner bensin- och dieselbilar, så förändringen mot elbilar har bara börjat.

Om bara elbilar såldes i Sverige redan i dag skulle det ändå ta uppemot 20 år innan alla bilar är utbytta.

Nu kommer nya siffror som visar att Volkswagen ökar sin dieselförsäljning kraftigt efter dieselgate. Förra året var 43 procent av märkets bilar i Tyskland dieseldrivna. Och försäljningen av dieselbilar till privatpersoner gick från en andel på 15 procent till 27 procent i Tyskland.

– Dieseldebatten i Tyskland är känslomässigt laddad och bygger ofta inte på fakta. Givet dess höga effektivitet och prestanda i ljuset av klimatförändringar så kommer dieselmotorn att vara en viktig teknologi många år framåt, särskilt för de som åker långt, säger Jürgen Stackmann i ett uttalande.

Totalt sett sålde Volkswagen över 6,2 miljoner bilar förra året. Hela koncernen sålde 10,8 miljoner bilar. Bara en procent av bilarna var elektrifierade.

– Det är en hype kring elbilar, men ärligt talat så är det inte så många som har råd med en Tesla. Och om du har långt att åka är elbilar inte särskilt praktiskt. Därför att all teknologi och infrastruktur inte finns på plats ännu, säger Christian Stadler, professor på Warwick Business School till CNN.

Han ger därmed stöd till journalisten Robert Collin som i ett uppmärksammat inlägg på BytBil nyligen uppmanade till en viss skepsis mot elbilshypen.

Svenska Volvo delar dock inte Volkswagens syn på att dieselmotorn har en framtid. Nyligen gick Europachefen Lex Kerssemakers ut och dödförklarade dieseln. I sommar presenterar Volvo sin allra sista nya dieselmotor, sedan är det full satsning på elbilar.

– Vi ser ingen framtid för diesel. Vi håller redan på att omfördela resurser vi haft på dieselutveckling till rena elbilar. Motorn vi presenterar i mitten av det här året är den sista vi utvecklar, säger Lex Kerssemakers.

Feber

11. Begagnade hjul till Bugatti Veyron på eBay

Av Bobby Green 2019-01-30 kl 18:00

Dina för strax över 900 000 kronor



Går du i tankarna att införskaffa ett par nya sommarsulor till din bil? Då kanske detta kan vara något för dig. Just nu finns det nämligen fyra stycken kompletta begagnade hjul till Bugatti Veyron ute till försäljning. 85 procent av gummit på däcken finns kvar och får du bara tag i rätt spacers eller bultmönsteromvandlare kanske du kan få på dem på din bil. Om den nu inte råkar vara en Veyron såklart.

Priset är satt till 100 000 dollar vilket är 907 581 svenska riksdaler.



Feber

12. Flygplatsen Gatwick ska börja testa robot som parkerar bilar

Av Bobby Green 2019-01-30, kl 20:00

Gör det möjligt att få in 100 stycken bilar till



FILM: https://youtu.be/B6nijSTCWT8

Senare i år kommer flygplatsen Gatwick i London att börja testa en självkörande parkeringsrobot ute på sina långtidsparkeringar. Roboten som heter Stan kommer från företaget Stanley Robotics och den ska alltså av sig själv slussa omkring bilar och placera dem där det är ledigt.

Precisionen kommer att göra att fler bilar kommer att få plats då man kommer att kunna parkera dem tightare eftersom inga människor behöver ta sig in eller ur. Testperioden kommer att vara tre månader och man kommer att ersätta 170 stycken vanliga parkeringsplatser med 270 stycken nya "robotplatser". Besökare kör sin bil till en av åtta stycken små hus, reserverar en parkering och går sedan därifrån. Resten tar roboten hand om. Ägarens flyguppgifter finns också lagrade så att när man landar hämtas bilen och parkeras på platsen där man lämnade den, så att den är redo när man kommer.

Roboten har tidigare testats på flygplatserna Charles De Gaulle och Lyon i Frankrike. Hur det gick för den där är dock oklart.

edition.cnn.com +

13. Forskare och politiker: Km-skatt på elbilar ska införas

Redaktören bytbil 2019-01-31

Så ska tappet från mindre bränsleskatt tas igen



Glöm att du kommer att kunna köra med billigare med en elbil i framtiden. Forskare, politiker och experter är överens om att en kilometerskatt kommer att införas, uppger SR Ekot. Den nya skatten kan komma inom 5-10 år.

Svenska IVL Svenska Miljöinstitutet genomför just nu ett forskningsprojekt kring införandet av en kilometerskatt i takt med att den svenska fordonsflottan håller på att förändras. Den som tror att elbilen kommer att innebära billigare bilåkande med låg skatt och utan dyr tankning kan nog ge upp de drömmarna.

– Ja, de viktigaste slutsatserna är att de flesta av dem som vi har frågat tror på ett införande av kilometerskatt för personbilar innan år 2030, säger Anders Roth, projektledare vid IVL Svenska Miljöinstitutet till SR Ekot.

Vissa bedömare tror att elbilar och laddhybrider inom en mycket snar framtid kommer att dominera nybilsmarknaden, även om de i dag är mycket dyrare att köpa och köra för privatpersoner. De flesta laddhybrider i dag har så kort räckvidd att de till stor del körs på bensin. Ska de dessutom får kilometerskatt blir ekvationen ännu svårare att få ihop för en privatperson som inte får subventioner på samma sätt som tjänstebilsförare.

Experter tror dock att övergången till el- och laddbilar kan gå fort och att det innebär ett stort tapp i skatteintåkter när bensin- och dieselskatterna inte längre drar in lika mycket pengar.

För att inte statskassan ska tappa pengar tror ett 20-tal experter, politiker och forskare att en kilometerskatt kommer att införas inom 5-10 år.

– Svaren från den här undersökningen kommer att vara ett bra inspel för oss när vi funderar över hur utformningen av ett kilometerskattsystem ska se ut, säger Anders Roth till Ekot

Exakt hur den ska utformas finns inga förslag på ännu, men en tanke är att storstadsbor kan få högre kilometerskatt än de som bor på landet.

14. Halverade investeringar i bilfabriker i Storbritannien

Nyhetsbyrån Direkt publicerad: 31 januari 2019, 15:52

Investerandet i bilindustri i Storbritannien halverades under förra året, samtidigt som produktionen föll 9,1 procent till femårslägsta.



Hondabilar redo att skeppas i väg i hamnen i Southampton.

Det skriver företrädare för brittiska fordonsindustrins förening (tillverkare och handlare) i ett pressmeddelande, där man uppmanar politiker i den kaotiska brexit-debatten att ta sig samman.

"I dag varslar vi politiker i alla läger om att göra sitt yttersta för att undvika en avtalslöst brexit och hänvisar till denna statistik", skriver branschorganisationen.

Takten har gått ner allteftersom osäkerhetsnivån rörande brexitavtalets vara eller icke vara har växt, uppger företrädarna. Två tredjedelar av industrin är "i risk" vid ett avtalslöst utträde 29 mars.

Biltillverkare som BMW, Nissan, Honda och Toyota är några av de tillverkare som har produktion i Storbritannien och önskar fortsatt frihandel för att kunna exportera till EU-länder.



Delahaye 175S Roadster by Saoutchik 1949

DINAPENGAR.se

15. Volvos guldregn över ägarna: ”Överraskning”

Leif Brännström

Publicerad 30 jan 2019 kl 07.29

AB Volvo föreslår inte bara en ordinarie utdelning på fem kronor till aktieägarna. Företaget vill också ge en extra utdelning på fem kronor. Det framgår av företagets kvartalsrapport som blev offentlig nu på morgonen.
– Volvo bjuder på en riktig överraskning, säger Anders Hägerstrand reporter på Dagens industri till Di TV. Men aktien sjönk på börsen.



AB Volvo tillverkar inte bara lastbilar utan även bussar, motorer och anläggningsmaskiner.

Lastbilskoncernen AB Volvo slog analytikernas förväntningar. Företaget redovisar ett rörelseresultat på 3 597 miljoner kronor. Analytikerna hade i snitt räknat med ett rörelseresultat på 3.470 Mkr enligt Infront Datas sammanställning av elva analytikers prognos.

Volvoaktien ned på börsen
AB Volvo höjer utdelningen och redovisar en vinst före skatt på 3 038 miljoner kronor för fjärde kvartalet. Det kan jämföras med vinsten på 6 528 miljoner kronor samma period året före.
Men när Stockholms-börsen öppnade blev aktien ingen kursraket utan Volvo-aktien föll med drygt 1,5 procent. Vid lunchtid hade aktien repat sig något och låg på ett blygsamt - 0,16 procent.

LÄS MER: **Starkt resultat av SEB – ger ägarna en extra utdelning**

Analytiker hade i genomsnitt räknat med en förlust på 3 036 miljoner kronor, enligt Reuters sammanställning.

Omsättningen uppgick till 105 786 miljoner kronor, jämfört med 91 554 miljoner kronor ett år tidigare. Analytiker hade i genomsnitt räknat med en omsättning på 102 974 miljoner kronor.

AB Volvos styrelse föreslår en utdelning till aktieägarna på 5 kronor per aktie, vilket kan jämföras med utdelningen i fjol på 4:25 kronor per aktie. Dessutom en extra utdelning i år på fem kronor.

Volvos vd Martin Lundstedt: Rekordår

En nöjd Martin Lundstedt, vd och koncernchef för Volvo kommenterade resultatet med att använda ord som rekordår och styrkeposition:

– Jag är stolt över det hårda och engagerade arbete från hela organisationen som bidrog till att 2018 blev det bästa året hittills för Volvokoncernen. Efter ett framgångsrikt år står vi starka och ser fram emot att fortsätta driva på med innovationer och ny teknik till nytta för våra kunder och för samhället i stort", säger Martin Lundstedt i en kommentar.

Volvo-chefen ser ljust på framtiden.

– Under helåret ökade vi nettoomsättningen med 17 procent till 391 miljarder kronor (333) och förbättrade vårt justerade rörelseresultat till 40,7 miljarder kronor (29,3), med en marginal på 10,4 procent (8,8). Såväl Lastbilar som Anläggningsmaskiner, Volvo Penta och Financial Services hade sina högsta justerade rörelseresultat någonsin. Under året fortsatte vi också att öka vår finansiella styrka. Med ett operativt kassaflöde på 26,6 miljarder kronor slutade vi året med en nettokassa på 43,9 miljarder kronor i Industriverksamheten, exklusive pensionsskulder. Detta gör att vi kan ta oss an framtiden från en styrkeposition.

Volvos jättelyft i Nordamerika

Allra bäst under det fjärde kvartalet gick det i Nordamerika, där det blev ett lyft på 36 procent till totalt 29,6 miljarder kronor. I Europa ökade försäljningen 10 procent till 44 miljarder, medan det i Asien blev en ökning på en procent till 19,4 miljarder.

– I Nordamerika har vi haft en oerhört stark orderingång de tre första kvartalen så kvartal fyra har präglats lite av en genomgång av hela orderboken. Vi är utsålda i princip för 2019 i Nordamerika och då blir det en viss sättning. Det är ingen dramatik, säger Martin Lundstedt till nyhetsbyrån TT.



AB Volvos koncernchef Martin Lundstedt kan luta sig tillbaka mot ett rekordår för företaget.

Förra kvartalet som levererades i oktober blev också en riktig raket för AB Volvo och ett närmast historiskt ögonblick.

"Även om det här är det bästa tredje kvartalet någonsin för Volvogruppen så innebär inte det att vi nått vår fulla potential", skrev vd Martin Lundstedt lite kryptiskt när han i oktober presenterade resultatet för tredje kvartalet.

Orderingången hade då ökat med 26 procent.

LÄS MER: Volvo gasar vidare: "Bästa någonsin"

Industrivärlden, som står finansmannen Fredrik Lundberg nära, är AB Volvo:s störste ägare med drygt 23 procent av rösterna i bolaget följt av kinesiska Geely med knappt 16 procent av rösterna.

Analytikerna splittrade

Inför dagens rapport var analytikerna splittrade om vad Volvo skulle presentera:

"Vi räknar nu med en ökad ordinarie utdelning till 5:25 kronor och en extra på 2:50 kronor. Ökad utdelning är avgörande för att marknaden ska tro att Volvo är mer lättrörligt", skrev Danske Bank i en analys.

DNB Markets ansåg däremot inte att Volvo skulle lämna en extra utdelning för 2018 med hänvisning till det osäkra makroläget och risken för höga kostnader för återkallade fordon. Banken trodde i stället på att den ordinarie utdelningen höjs till 5.25 kronor (4.25), uppgav nyhetsbyrån Direkt.

LÄS MER: Klart – kinesiska Geely blir storägare i AB Volvo



Volvo Truck Series 2 1928

Klassiker

16. När James Bond körde Saab 900 Turbo

Text Claes Johansson publicerad 2019-01-31 15:51

Visste du att James Bond rattade en 900 Turbo?



Den mest glamorösa av agenter körde 900 Turbo. Åtminstone en kort period. I en bok.

Författaren John Gardner lät James Bond göra comeback i Licence Renewed 20 år efter Ian Flemings död. För att markera att Bond förstått den nya tiden var tjänsteåket det coolaste som någonsin rullat ut från en svensk bilfabrik.

Ja, ännu coolare med en extra lång utrustningslista: tårgasmunstycken, fjärrstyrd startanordning, skottsäkert glas och mörkerglasögon. Nummerplåten roterade inte men kunde flippas upp med en knapptryckning för att ge ett ”aircraft headlight” fri sikt.

Ett förbättrat pollenfilter neutraliserade dödlig gas och räckte inte det fanns under passagerarstolen en syrgasmask.

Saab hakade på den Bond-feber som sällan uppkommer med kiosklitteratur. Men man hoppades, och man byggde bilen ifråga, lite på måfå. Den släppte ifrån sig puffar av rök och gick och starta med fjärrkontroll, stor som en transistorradio. Mer övertygande att låta teckna en tuff affisch.

Klassiker

17. I marmorhallarna 1937

Publicerad 2019-01-31 kl 7:13

Text Mårten Carlsson

I de prominenta Marmorhallarna på Birger Jarlsgatan visades 1937 års nya Buickmodeller upp.



Ostermans marmorhallar har fått nästan mytologisk status. Byggnaden uppfördes runt förra sekelskiftet, men först 1920 flyttade Hans Osterman in sin bilförsäljning där. Och då påbörjades förvandlingen till den magnifika utställningshall det blev. Den stod till största delen klar 1929, i storslagen jugendstil och kolmårdsmarmor. Den kallades för en av Europas finaste bilhallar.

Osterman sålde främst General Motors bilar, och var under många år Sveriges största bilhandlare, amerikanska bilar var det som gällde här på 20 och 30-talet.

Buick var en relativt dyr bil, men sålde ändå bra. På bilden står de nya 37:orna, längst fram i bild, en Century convertible phaeton. Dessa stora fyrdörrars öppna bilar var en karosstyp som tappade raskt i popularitet vid den här tiden, när man hade lärt sig pressa hela ståltak på bilarna. Bara 410 Century phaetons gjordes av denna årsmodell och karosstypen försvann helt ur listan hos Buick 1941.

Basmodellen var Special, 913 dollar kostade den billigaste Special business coupe. Vilket ändå var ett stort kliv från den dyraste Chevroletmodellen Master De luxe sport sedan på 788 dollar.

I bakgrunden till vänster står en Special, dom känns igen på sina bakhängda bakdörrar, de andra buickmodellerna hade dom hängda på konventionellt vis. Alla Buick hade rak åtta, Special på 100 hästar , de andra en lite större på 130.

I fonden syns en stor fyrdörrars cabriolet som skiljer sig markant från Centuryn. Den har en kaross från Nordbergs, och under 30-talet hade man ett slags avtal med Ostermans att varje år karosserade man 12 bilar på detta vis. Och man hade inte så långt att åka med de färdiga bilarna till marmorhallarna heller. Nordbergs Vagnmakeri låg bara några kvarterbort och in på Tegnérsgatan 37.



I väntan på avfärd 1966
Vi är i Fisher body plant i Euclid, Ohio 1966. Här står halvfärdiga Oldsmobile Toronado och Buick Riviera i väntan på slutmontering, någon annanstans.



Med luckan på sned 1962
Sidhängd bagagelucka, kunde det vara en bra idé? Buick försökte ta reda på det. 2



Buicks speciella Special
Buick Special var som namnet säger, en speciell bil. En V6-pioinjär!



I studion 1953
Så här friserade man reklambilderna före photoshop och sånt.



På andra sidan kontoret
Här filar man fram två nya bilmodeller på samma gång. 1



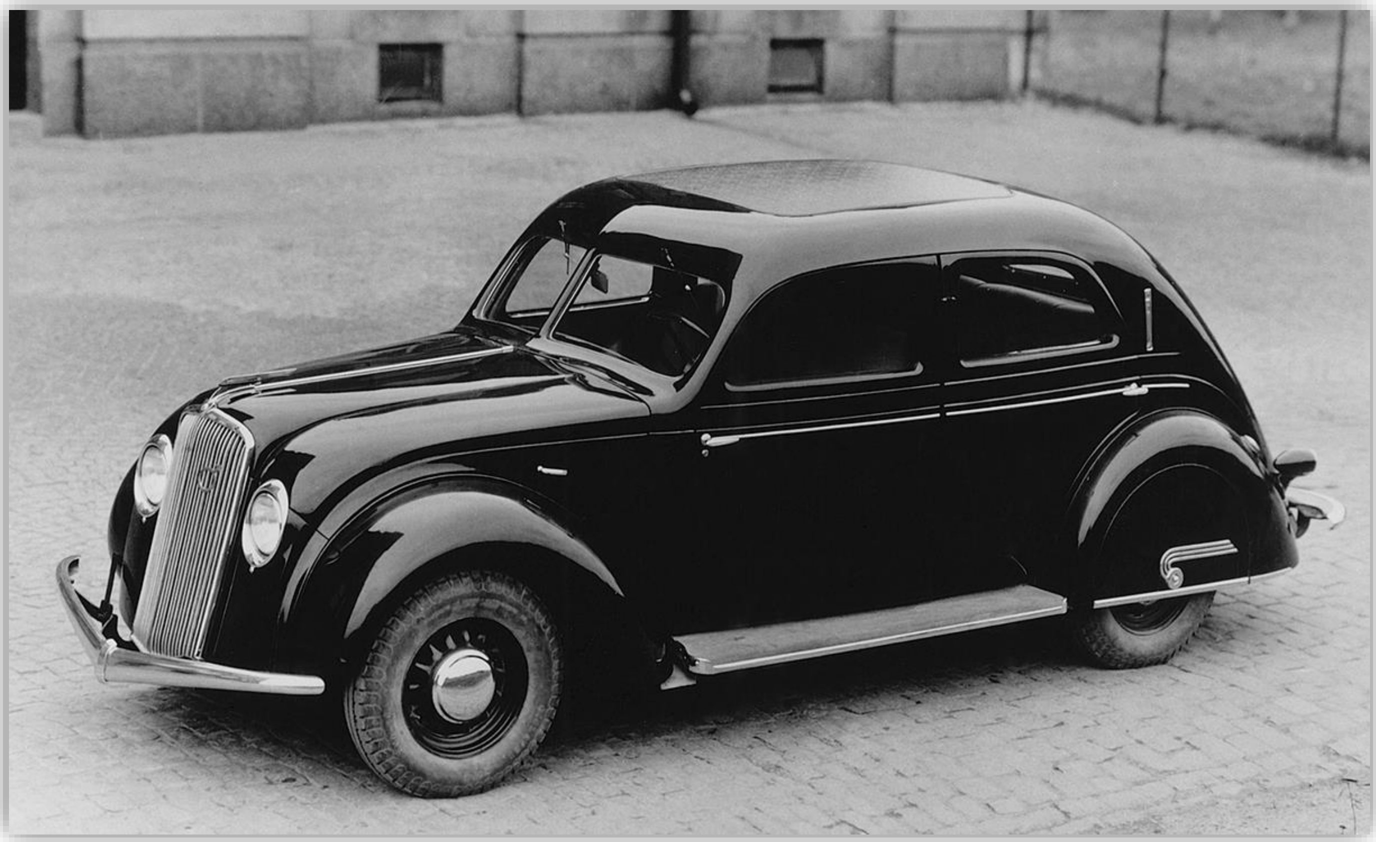
Raggargänget från Fredhäll
Historien om en Buick cabriolet. Om dess sista resa – som blev den första för fem entusiastiska delägare.

18. Grattis Volvo Carioca!

Publicerad **4 februari 2009**

DAGENS NAMNSDAGSBIL

I dag när Ansgar och Anselm har namnsdag hyllar vi Carioca.



Namnet Carioca har flera innebörder. Det kan referera till ensydamerikansk dans eller till en person som är född i Rio de Janeiro. Men vi tänker givetvis på **Volvo PV36** som lanserades i mars 1935 och således fyller 75 år 2010, något som Volvo uppmärksammar just i dag på modellens namnsdag. Läs Volvos pressmeddelande här!

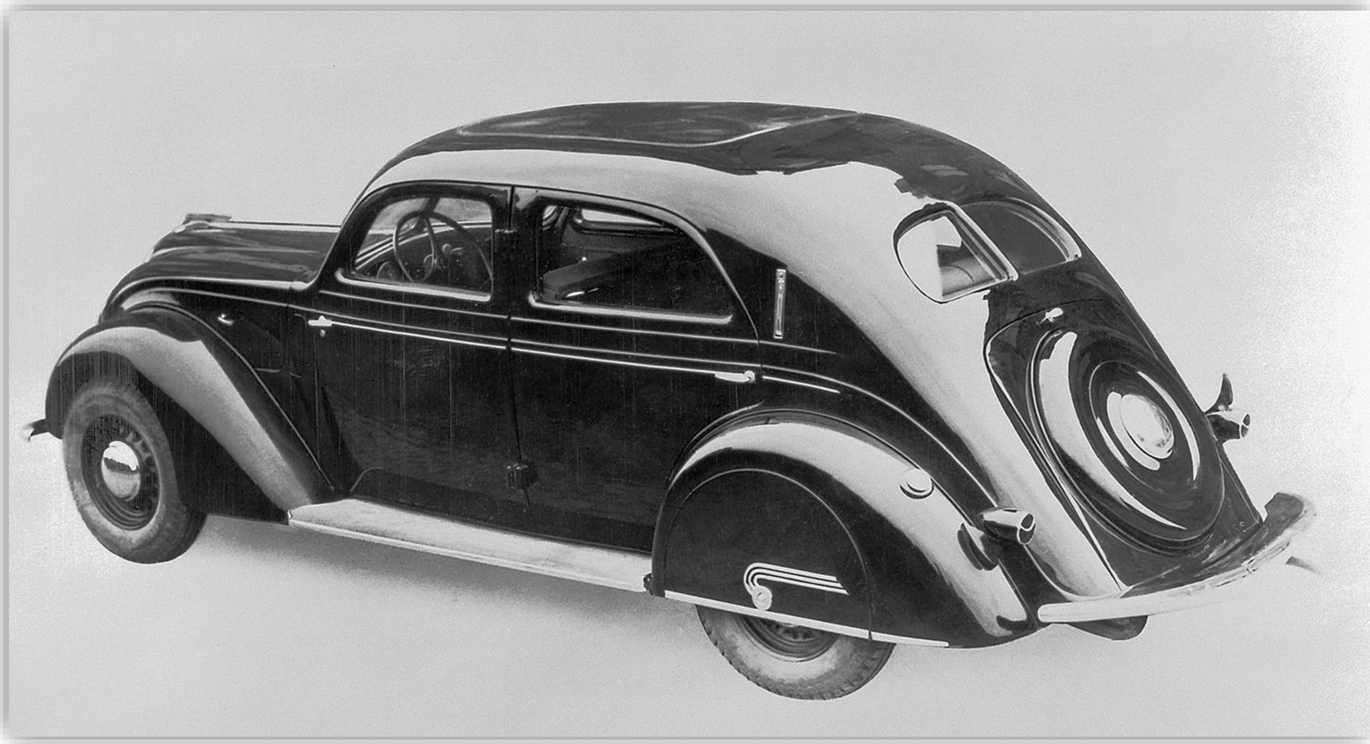
Byggd på separat ram och med samma sidventilssexa som andra Volvomodeller var den med separatfjädring fram och hydrauliska bromsar tekniskt väl i nivå med flertalet amerikanska bil-ar vid samma tid.

Bilen var helt och hållet ett verk av Ivan Årnberg, en egensinnig och mångsidig ingenjör som kommit till Volvo 1931 från Hupp Motor Co i Detroit, tillverkare av bilmärket Hupmobile.

Utan inblandning av vare sig Assar Gabrielsson eller Gustaf Larson, de vanligen så engagerade och intresserade Volvo-grundarna, körde Ã-rnberg projektet PV36 från start till mål. Nästan. Han avled hastigt redan på sensommaren 1936 då bilen bara var lite drygt ett år.

Endast **500 exemplar** plus ett chassi som sedermera försågs med en öppen kaross av Nord-bergs karosseriverkstad, producerades av Volvo.

Ändå dröjde det ända till 1938 innan alla bilarna var sålda. Ett för högt pris och kanske att Carioca så radikalt bröt med Volvos annars så konservativa stil torde vara förklaringen. Chrysler hade också svårt att bli av med sina Airflows.





En bild med allt som var modernt 1935, nya Volvon,
damernas hattar och den nybyggda Stadsteatern vid Götaplatsen.



Statspolisen tar 1936 leverans av 18 nya Carioca, samtliga mörkblå.

SLUT